1975 ஏப்ரல் 7]

4. சேரன், சோழன், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், டீசல், டயர் விலை உயர்வு, மோட்டார் வண்டிகள் வரி உயர்வு ஏற்பட்ட போதிலும் கூட போதிய ஆதாயங்களைக் காட்டியுள்ளது. சிறிய கழகங்கள்—அதாவது கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகம், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் அதிக விரயம் இல்லாமல் நிர்வாகம் நடத்த முடிந்துள்ளன. ஆனால், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் பற்றி அவ்வாறு கூறுவதற்கில்லை. மாநகர்ப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பொதுவாக ஆதாயம் தரக்கூடியவை என்று கூறுவதற்கில்லை. ஏனெனில், போக்குவரத்தில் பெரும்பகுதி நெரிசல் மிக்க ஆறு முக்கியமான மணி நேரங்களில் நடைபெறுகிறது. நெரிசல் இல்லாத மற்ற ஒன்பது மணி நேரங்களில், பயணிகள் கூட்டம் பொதுவாக 45 சதவீதம் மட்டும் இருக்கும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் ரூ. 1,20 லட்சம் மட்டுமே விரயம் காட்டும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை ரூ. 1,77 லட்சம் ஆதாயத்துடன் கணக்கு முடிக்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. போக்குவரத்துத் துறையின் மூலமாகக் கிடைக்கும் மொத்த ஆதாயம் ரூ. 2,17 லட்சம் ஆக இருக்கும். பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தால் ஏற்பட்ட ரூ. 1,20 லட்சம் விரயத்தை ஈடு செய்த பிறகு, இந்தத் துறையிலிருந்து கிடைக்கக் கூடிய நிகர ஆதாயம் ரூ. 97 லட்சமாக இருக்கும்.

5. முதலமைச்சர், 10—3—1975-ல் வரவு-செலவுத் திட்ட விவாதத்திற்குப் பதிலளிக்கையில், தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் (Tamil Nadu Goods Transport Corporation) அமைக்க அரசு முடிவு எடுத்திருப்பதாக அறிவித்தார். இந்தக் கழகம் அமைவதற்கான ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டு, இக்கழகம் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இது தனது பணியை விரைவிலேயே 1975–76 ஆம் ஆண்டு முடிவுக்குள் தொடங்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்தக் கழகத்திற்கு 100 லாரிக்கும் மேலாக வண்டிகளின் எண்ணிக்கை இருக்கும். தமிழ்நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் வணிகப் பணிகளை மேற்கொள்வதுடன், இன்றியமையாத பொருட்களை எடுத்துச் செல்வதில் உணவுப் பொருள் வழங்கல் கழகத்திற்குத் துணைபுரியும். இக்கழகம் முன்னாள் ராணுவத்தினர் பலருக்கும் வேலை வாய்ப்பளிக்கும்.

6. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி நிதிக் கழகமும் பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இக்கழகம், போக்குவரத்துக் கழகங்களின் விரிவாக்கம், நாட்டுடைமைத் திட்டம்

[1975 ஏப்ரல் 7

பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் இவற்றுக்கு வேண்டிய நிதி உதவி செய்வதற்கு, கடனீட்டுப் பத்திரங்கள் வைப்பீடுகள் மூலமாகவும், மற்ற நிதி வழங்கு நிறுவனங்களிடமிருந்து கடனுகவும் பெற்று நிதி திரட்டும்.

7. எரிபொருள் சிக்கனம்—இலேசான கூடு வடிவமைப்பு ஆகியவற்றில் தேசியப் போட்டி ஒன்று நடத்தப்படும் என்று அறிவிக்கப்பட்டது. எரிபொருள் சிக்கனம் பற்றி சிறந்த கருத்து அளிப்பவருக்கு ஒரு லட்சம் ரூபாய் பரிசு அளிக்கப் படுமென்றும் இலேசான கூட்டு வடிவமைப்பு (Design of ·ight body) பற்றி சிறந்த கருத்து தெரிவிப்பவருக்கு ரூ. 50,000 பரிசளிக்கப்படுமென்றும் அறிவிக்கப் பட்டது. நாட்டில் எரிபொருள் சிக்கனத்தை உருவாக்கக் கூடிய ஆக்கபூர்வமான கருத்துக்கள் அளிக்க மக்கள் முன் வருவதற்கு ஊக்கமளிப்பதே இத்திட்டத்தின் நோக்கமாகும். சிறந்த கருத்துறைகளைத் தெரிந்தெடுக்க இந்திய அறிவியல் ஆராய்ச்சிக் கழகத்தின் தலைமை இயக்குநரான டாக்டர் நாயுடம்மா தலைமையில் உயர் நிலைக்குழு ஒன்று அமைக்கப் பட்டுள்ளது.

8. பேருந்துப் பணியை நடத்துவது குறித்தும், அதனுடன் இணைந்த பிரச்சினைகள் குறித்தும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு ஆலோசனை நல்க அனுபவம் வாய்ந்த பேருந்து உரிமையாளர்கள், கம்பெனி சட்ட வல்லுநர்கள், பட்டயக் கணக்காயர்கள் ஆகியோரைக் கொண்ட வல்லுநர் குழு ஒன்றையும் அரசு ஏற்படுத்தியுள்ளது. இக்குழு இரண்டு முறை கூட்டம் நடத்தி பயன் மிகு ஆலோசனைகளை நல்கியது.

9. பூம்புகார் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம், 1974 ஏப்ரல் திங்களில் கூட்டுப் பங்கு நிறுவனமாகப் பதிவு செய்யப் பட்டது. தொழில் தொடங்குவதற்கான சான்றிதழையும் அதே திங்களில் பெற்றது. பொதுத் துறையில் இது போன்ற கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்று நாட்டிலேயே மாநில அரசு தொடங்குவது இதுதான் முதல் முறையாகும். தமிழகத்தில் அனல் மின் நிலையங்களுக்கும் ஏனைய தொழில் களுக்கும் தேவையான நிலக்கரியை கிழக்குக் கடற்கரை யிலுள்ள துறைமுகங்களிலிருந்து தமிழ்நாட்டிலுள்ள சென்னை, தூத்துக்குடி ஆகிய துறைமுகங்களுக்கும் ஏனைய துறை முகங்களுக்கும் எடுத்துச்செல்லவே இக் கழகம் ஏற்படுத்தப் பட்டுள்ளது. நமது நாட்டிற்கும் பிற நாடுகளுக்குமிடையே

1975 ஏப்ரல் 7]

வளர்ந்து வரும் வாணிகத்தில் படிப்படியாகக் கலந்து கொள்ளும் வகையில் இக் கழகம் நாளடைவில் தனது செயல் வரம்பைப் பெருக்கிக் கொள்ளும்.

10. இக் கழகத்தின் அதிகாரமளிக்கப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 5 கோடி. இதில் ரூ. 2 கோடி மதிப்புள்ள பங்குகள் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. தற்போதைய செலுத்தப்பட்ட பங்கு மூலதனம் ரூ. 1 கோடி. ஒவ்வொன்றும் ரூ. 10 மதிப்புள்ள 20,00,000 பங்குகள் உள்ளன. ஆனால் பங்கு ஒன்றுக்கு செலுத்தப்பட்ட மூலதனம் ரூ. 5 ஆகும். 1975–76-ல் ரூ. 50 லட்சம் முதலீடு செய்யத் திட்டமிடப்பட்டுள்ளது. இக்கழகம் இயக்குநர்கள் குழு ஒன்றினால் நிர்வகிக்கப்படுகிறது. இக்குழு தலைவர்—மேலாண்மை இயக்குநரின் தலைமையில் செயல் படுகிறது. அவருக்கு உதவியாக நிர்வாக இயக்குநர் ஒருவர் செயல்படுகின்றார். இக் கழகத்தில் இரண்டு கடல்துறை வல்லுநர்கள் உள்ளனர். இவர்கள் தொழில் நுட்ப விவகாரங்களுக்குப் பொறுப்பு வகிக்கின்றனர்.

11. இக் கழகம் இரண்டு கப்பல்களை வாங்கியுள்ளது. ஒன்று திருவாளர்கள் இந்தியா ஷிப்பிங் கம்பெனியிடமிருந்து ரூ. 75 லட்சத்திற்கும் மற்றொன்று ஜப்பான் நாட்டிடமிருந்து ரூ. 108·8 லட்சத்திற்கும் வாங்கப்பட்டுள்ளது. இந்தியா ஷிப்பிங் கம்பெனியிடமிருந்து வாங்கிய கப்பலின் விலை குறித்து மாநில அரசு இக் கழகத்திற்கு ரூ. 60 லட்சம் முன் பணம் வழங்கியுள்ளது. ஜப்பானிலிருந்து கப்பல் வாங்குவதற்காக, சென்னை, இந்திய ஸ்டேட் வங்கி, தங்களது லண்டன் அலுவலகத்திலிருந்து ரூ. 1 கோடி கடன் பெறக் கழகத்திற்கு உதவி புரிந்துள்ளது. இக்கடன் பத்து அரை ஆண்டுத் தவணைகளில் ஐந்தாண்டுக் கால அளவில் திருப்பிச் செலுத்தப்படத்தக்கதாகும். இக்கழகம் முதல் கப்பலை 1974 டிசம்பர் 20-ம் நாளன்று பெற்றுக் கொண்டது. இக்கப்பலுக்கு ‘‘ தமிழ் பெரியார் ஈ.வே.ரா’’ எனப் பெயரிடப்பட்டுள்ளது. இரண்டாவது கப்பல் அண்மையில் வந்து சேர்ந்துள்ளது. இதற்கு ‘‘ தமிழ் அண்ணா ’’ என்று பெயரிடப்பட்டுள்ளது. இந்த இரு கப்பல்கள் வெள்ளோட்டம் விடப்பட்டதையொட்டி இக் கழகம் தனது கப்பலோட்டும் பணிகளைத் தொடங்கியுள்ளது. 1975 மார்ச் இறுதிக்குள், கடனைத் திருப்பிச் செலுத்துவதற்குரிய தவணைக்குத் தேவையான, போதிய தொகையை இக் கழகம் ஈட்டிவிடும் என்று நம்பப்படுகிறது.

[1975 ஏப்ரல் 7

12. இம் மாநிலத்தில் உள்ள பேருந்துப் போக்குவரத்து முழுவதையும் ஐந்தாண்டுகளுக்குள் நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்பது நமது அரசின் நோக்கமாகும். ஆனால், நீதிமன்றங்களில் வழக்குகள் தொடரப்பட்டதன் விளைவாக, இதில் அதிக முன்னேற்றம் காண இயலவில்லை. வழக்குகள் இருப்பினும், நாட்டுடைமையாக்கும் பணியை விரைவுப் படுத்துவதற்காக, அரசு தேவையான ஆணைகள் பிறப்பித் துள்ளது. அதாவது பேருந்து வழித்தடத்தின் 50 சதவீதம் மாநில நெடுஞ்சாலை அல்லது தேசீய நெடுஞ்சாலையில் அமைந் திருந்து, அந்த வழித்தடங்களில் பேருந்து விடும் உரிமையை வைத்திருக்கும் உரிமையாளர்கள் உரிமத்தைப் புதுப்பித்துக் கொள்ளும் சமயம் வருகையில், அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அந்த வழித் தடங்களுக்கான உரிமங்கள் பெற விண்ணப்பம் செய்து கொள்ள வேண்டும். புதிய வழித் தடங்கள் 75 மைல்களுக்கு மேற்பட்டிருக்கும் நேர்வுகளில் அல்லது அப்புதிய வழித் தடங்களின் 50 சதவீதம் அல்லது அதற்கு மேற்பட்ட பகுதி தேசீய நெடுஞ்சாலையில் அல்லது மாநில நெடுஞ்சாலையில் அமைந்திருந்தால், மாநில அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அந்தப் புதிய வழித்தடங் களுக்கு உரிமம் வேண்டி விண்ணப்பம் செய்யவேண்டும் என்றும் ஆணைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

13. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் நீங்கலாக, கடந்த ஆண்டில் ஆதாயம் ஈட்டாத பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழ கங்கள், 1975–76-ம் ஆண்டில் ஆதாயம் ஈட்டத் தொடங் கும். தனியார் துறையில் உள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் போன்று இப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஆதாயம் ஈட்டு மென்று எதிர்பார்க்க முடியாது. ஏனெனில் ஆதாயம் கிட்டாத வழித்தடங்களிலும் பேருந்துப் பணியை நடத்த வேண்டிய சமுதாயப் பொறுப்பை அவை ஏற்றுக் கொண் டுள்ளன. எனினும், பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங் களில் மனமுவந்து பணிபுரியும் 35,000 தொழிலாளர்களின் திறமையான பணியின் காரணமாக, இக்கழகங்களில் நாம் செய்துள்ள முதலீட்டிற்கு அதிக அளவு ஆதாயம் கிட்டும் என எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

இணைப்பு IV.

[45- ம் பக்கத்திலுள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க.]

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து 1974-75—ஆய்வுரை போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

கீழ்க்கண்ட சட்டங்களையும் அவற்றின்கீழ் இயற்றப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்துவது தான் போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கியப் பணிகளாகும்:—

(1) 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.

(2) தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.

போக்குவரத்துத்துறை, போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பில் செயல்படுகிறது. போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளர் வருவாய்த் துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். இவர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியுமாவார். தலைமையிடத்தில் போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளருக்குத் துணை ஆணையாளர் இருவர் உதவிபுரிந்தார்கள். அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் வண்டிகளுக்கு உரிமம் வழங்குதல் முதலிய தொடர்பான பணிகளைக் கவனிப்பதற்காக போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரும் இருந்தார். மாவட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களே வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக இருந்தனர். இவர்களுக்குச் செயலாளர்களாக வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உதவிபுரிந்தனர். சென்னை மாநகரில், போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் (நாட்டுடைமையாக்கல்), சென்னை மாநகர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகவும் செயல்பட்டார்.

சாலைப் போக்குவரத்து குறித்த வளர்ச்சியையும், பயணிகள் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கலைப் படிப்படியாக உயர்த்துவதையும் கருத்தில் கொண்டு போக்குவரத்துத் துறையானது 15—9—1974-ஆம் நாளிலிருந்து சீரமைக்கப்பட்டுள்ளது. சீரமைக்கப்பட்ட அமைப்பில் சென்னைமாநகர் நீங்கலாக இம்மாநிலம் தொண்டை மண்டலம், சோழமண்டலம், பாண்டி மண்டலம், கொங்கு மண்டலம் ஆகிய நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் கட்டுப்பாட்டில் இயங்கும்

மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்குப் பதிலாகப் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர், அந்தந்த மண்டலத்தில் வட்டாரப் போக்கு வரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகிறார். ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கும் செயலாளர் ஒருவர் உதவி புரிகிறார். நான்கு மண்டலங்கள் ஒவ்வொன்றிலும், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் ஒருவரும், மோட்டார் வண்டி உதவி ஆய்வாளர் ஒருவரும் அடங்கிய பறக்கும் படைப் பிரிவொன்று இணைக்கப் பட்டுள்ளது. இவ்வாறு சென்னை மாநகர் உள்பட ஐந்து மண்டலங்கள் உள்ளன. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களும், அவர்களின் அதிகார வரம்புகளும் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன :—

வரிசை எண்ணும், மண்டலங்களின் பெயரும்.	தலைமையிடம்.	மாவட்டங்கள்.
(1)	(2)	(3)
(1) தொண்டைமண்டலம்.	சென்னைமாநகர் ..	செங்கற்பட்டு, வட ஆர்க்காடு, ஆர்க்காடு.
(2) சோழமண்டலம் ..	திருச்சிராப்பள்ளி.	திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், புதுக் கோட்டை.
(3) பாண்டிமண்டலம் ..	மதுரை	மதுரை, இராமநாத புரம், திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி.
(4) கொங்குமண்டலம் ..	கோயம்புத்தூர் ..	கோயம்புத்தூர், நீல கிரி, சேலம், தர்மபுரி.
(5) சென்னை மாநகர் ..	சென்னை மாநகர் ..	சென்னை மாநகர்.

ஒரு மண்டலத்தின் பொறுப்பை ஏற்பதற்குப் போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டிருப்பதால் தலைமையிடத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் பதவி நீக்கப்பட்டுள்ளது. தற்போது போக்கு வரத்துத்துறை ஆணையாளருக்கு, மாநில போக்குவரத்து அதிகாரிக்குச் செயலாளராகப் பணிபுரியும் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரும் உதவிச் செயலாளர் மூவரும் முதுநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவரும் புள்ளிவிவர அதிகாரி ஒருவரும் உதவி புரிகின்றனர். சென்னை போக்குவரத்துத்துறை **துணை ஆணையாளர்-வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி, அரசு**